ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *. Cena 30 gr.**

Nr. 22. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 16 czerwca 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 177

Poświęcenie pasażerskiego statku „Gdańsk" w Tczewie.

Dnia 19 czerwca odbędzie się w Tczewie w nowej przystani dla statków osobowych morskich (poniżej mostów) w obecności pp. Ministra Przemysłu i Handlu i Ministra Komunikacji poświęcenie statku „Gdańsk" i podniesienie na nim bandery.

Parowiec osobowy „Gdańsk" zbudowany został w ciągu niespełna ½ roku na stoczni gdańskiej wraz z „Gdynią" jeszcze pozostającą do 1 lipca na stoczni. Parowiec ten utrzymywać będzie komunikację osobową nietylko na wybrzeżu, lecz również przeznaczony będzie dla dalszych wycieczek. 7 już lat oczekiwała jak ludność wybrzeża tak też i całej Rzeczypospolitej możności podróżowania na morzu pod polską banderą.

Komunikacja przybrzeżna i bałtycka — to tylko pierwszy etap w rozwoju osobowej żeglugi, dla której przy wąskości naszego wybrzeża zapewniony jest skoncentrowany dopływ podróżnych z — i do obszaru Państwa o 30 miljonach ludności.

Fakt podniesienia bandery na pierwszym statku osobowym morskim w **Tczewie** wskazuje, iż Państwo ocenia już dziś znaczenie tego portu dla komunikacji morskiej i pragnie popierać go jako punkt wylotowy w komunikacji nietylko towarowej, lecz i osobowej. Fakt, iż ze skromnym nakładem kosztów i bardzo szybko budować można w Tczewie przystanie nawet dla statków komunikacji zagranicznej wskazuje na piękne perspektywy otwierające się w bliskiej przyszłości przed portem tczewskim.

Podniesienie bandery na statku morskim rządowym w Tczewie będzie miało zapewne jako skutek logiczny oczekiwane już dawno urzędowe ogłoszenie Tczewa portem morskim.

Wylot bezpośredni przez Wisłę Morską na morze zwraca na siebie już również uwagę zagranicy i podniesienie bandery morskiej na nowym statku właśnie w Tczewie daje poważną rękojmię tego, że Tczew pozostając „flusshafen" jak go lekceważąco nazywają gazety gdańskie, przy słusznem poparciu państwowem stanie się z czasem jeśli nie portem „rzecznym" tej wielkości co Londyn, Hamburg, Rotterdam to przynajmniej tej wielkości co Królewiec, Gandawa, Ryga. Być może, że czas już niebawem pokaże, iż Tczew rozwinie się szybciej, aniżeli przypuszczano.

Program przewiezienia zwłok Wieszcza.

Dnia 16 czerwca w godzinach popołudniowych zwłoki Juljusza Słowackiego odjadą z Cherbourga do Gdyni na okręcie Wilja i przybędą do Gdyni dnia 21 o godzinie 17-ej, poczem o godzinie 21-ej odjadą do Westerplatte. Tam zostaną przeładowane na statek rzeczny „Mickiewicz", który o 3-ciej rano 22-go wyjedzie do Tczewa. W Tczewie „Mickiewicz" będzie 22-go o godzinie 9-ej rano, 22-go o godzinie 18-ej stanie w Grudziądzu, 23-go o godzinie 13-ej w Toruniu, a o godzinie 20-ej tegoż dnia we Włocławku, o godzinie 8-ej rano 24-go w Płocku 26-go o godzinie 8-ej wieczorem stanie w specjalnie przygotowanej przystani przy moście Poniatowskiego w Warszawie.

Praca małych statków.

II. Eksploatacja holowników i lichtug morskich.

Znaczenie przewozowe lichtugi morskiej jest znaczne, zwłaszcza na Bałtyku, gdzie odległości są względnie krótkie, a mimo trudnych warunków nawigacyjnych tego morza względnie łatwo jest o ukrycie.

Najgłówniejsza zaleta lichtugi morskiej jest jej nieznaczne zagłębienie przy dużej ładowności. Zanurza się ona w załadowanym stanie mniej niż holownik ją ciągnący. Zanurzenie 500—700 tonowych lichtug wynosi 2, 7—3, 2 metra, lichtuga zaś o nośności 1 000—1,500 ton zanurza się 3, 5—3, 8 metra z pełnym ładunkiem. Lichtugi więc nadają się do obsługi 10—13 stopowych portów, jakich jest bardzo wiele na Bałtyku.

W przewozie polskiego węgla do portów Bałtyku lichtuga morska odegra wybitną rolę przy konkurencji z węglem obcym, angielskim i westfalskim.

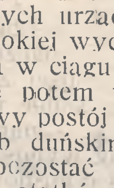
Tam bowiem, gdzie nie mogą dotrzeć parowce, których zanurzenie przy wielkości ich opłacającej się jeszcze dla przewozu węgla przewyższa 4,5 metra.

Konkurencja lichtugi przybywającej z węglem z portów morza Północnego prawie nie wchodzi w rachubę, przedewszystkiem ruch ten obciąża przejście przez kanał kiloński.

Pozatem odległość i żegluga na dwuch morzach o bardzo odmiennych warunkach czyni te przewozy kosztownemi i wymagającemi wyjątkowo w tym kierunku wyrobionego personelu. Przybycie lichtug z węglem z portów angielskich na Bałtyk uważać można za zjawisko niezwykłe, a żeglugę tę za niewytrzymującą konkurencji łatwiejszej i tańszej żeglugi lichtug z węglem polskim. Pozostaje więc węgiel westfalski, który jest jednak konkurentem wtórnym, będących w gorszych warunkach co do zasilania w węgiel portów bałtyckich. Lichtugi jako statki mniejsze mniej korzystnie mogą być wyzyskane przy urządzeniach przeładunkowych dla węgla w portach angielskich i w Rotterdamie, co również przedraża wysyłkę węgla lichtugami z tych portów. Dlatego śmiało można powiedzieć, że lichtuga polska najlepiej zabezpieczyć może polskiemu eksportowi węgla stałych odbiorców w mniejszych portach bałtyckich.

Lichtuga może wytrzymać przewóz w większym stopniu niż parowiec, zwalniając maszynę (holownik) na czas swego ładowania. Małe porty są zazwyczaj źle zaopatrzone w urządzenia przeładunkowe; i tu lichtuga pobija parowiec mogąc wytrzymać powolne ładowanie.

Z powyższych względów nie mają racji ci, którzy przypuszczają że z rozwojem ładowania na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa na statki większe może powstać „przestarzałość" obecnie tak intensywnie rozbudowanych urządzeń Towarzystwa Wisła-Bałtyk w Tczewie. Przeładunek z tej przystani na lichtugi morskie będzie zawsze miał rację bytu, o ile chodzi o wysyłkę ładunków do portów 10—15-stopowych. Podstawa kalkulacji mechanicznych urządzeń przeładunkowych przystani Wisła-Bałtyk jest prosta. Czas jednego obrotu lichtugi T składa się z trzech elementów czasowych: a-czas ładowania, b-czas drogi tam i z powrotem, c-czas wyładowania. Czasu c w obcych portach mniejszych skrócić nie można, czas b się skraca przez stosowanie silnych holowników, czas a może być najskuteczniej zmniejszony przez zastosowanie nowoczesnych urządzeń przeładunkowych o wysokiej wydajności. Lichtuga załadowana w ciągu kilku godzin w Tczewie może potem wytrzymać nawet wielodniowy postój w małym porcie szwedzkim lub duńskim, a węgiel i fracht może pozostać konkurencyjny wobec obcych statków z obcym węglem.



Sprawa zderzenia we mgle.

Ostatnio rozpatrywana przez angielski Admirality Court sprawa zderzenia się dwóch parowców podczas mgły dosadnie charakteryzuje, jak wielka waga przywiązywana jest do ścisłego przestrzegania przepisów zmierzających do uniknięcia kolizji.

Przepisy te wymagają, by każdy parowiec znajdujący się we mgle poruszał się z umiarkowaną szybkością, stosownie do istniejących warunków i okoliczności. Słysząc przed swym dziobem sygnał mgłowy statku, i nie mając pewności co do jego położenia, powinien zupełnie zatrzymać swe maszyny i nawigować z największą ostróżnością tak długo, dopóki niebezpieczeństwo zderzenia całkowicie nie minie.

Wczesnym rankiem dnia 25 listopada 1926 r. podczas gęstej mgły, zderzyły się w pobliżu cieśniny Gibraltarskiej dwa parowce „Uppland" i „Levante". Na skutek odniesionych uszkodzeń „Uppland" zatonął.

Przewodniczący Admirality Division po rozpatrzeniu okoliczności, w jakich zaszedł wypadek, zadecydował, że główną przyczyną zderzenia był fakt, iż obydwa statki, znajdując się wśród gęstej mgły, nie zastosowały się ściśle do odnośnych przepisów.

Obydwa statki winny były zatrzymać maszyny aż do chwili zupełnego upewnienia się, że niebezpieczeństwo zderzenia minęło. Tymczasem żaden z nich tego nie uczynił. W uzasadnieniu wyroku Przewodniczący powoływał się na liczne przykłady z dziedziny praktyki morskiej. Sąd zadecydował, że główną winę ponosi s/s „Levante", przez który zostały spowodowane uszkodzenia, świadczące o tem, iż wymieniony statek szedł z szybkością 3—4 węzłów i że w konsekwencji tego właściciele s/s „Levante" winni przyjąć na siebie ¾ strat, właściciele zaś s/s „Uppland" ¼. Ogólne straty obliczono na sumę 100 000 do 150 000 funtów szterlingów. S. K.

Zaciąg ochotniczy do marynarki wojennej.

Kierownictwo Marynarki Wojennej przy M. S. Wojsk. ogłasza: w terminie do dnia 1 lipca b. r. przyjmowani będą jako ochotnicy mężczyźni urodzeni w latach 1907, 1908 i 1909. Starszych albo młodszych przyjmować się nie będzie.

Ochotnicy służą w marynarce 3 lata, z czego 2 lata przypada na obowiązkową służbę wojskową, do której każdy obywatel jest powoływany, zaś na rok na służbę nadterminową. Do służby nadterminowej należy się pisemnie zobowiązać odrazu przy wstąpieniu.

W ciągu trzechletniego okresu służby ochotnicy przechodzą najpierw wyszkolenie wojskowe (szkoła rekruta), jak w wojsku lądowem, następnie szkoleni są specjalnie, aby w końcu pełnić służbę na okrętach wojennych morskich i rzecznych oraz w formacjach lądowych, już jako specjaliści poszczególnych rodzajów służby, np. artylerzyści, torpedyści, sternicy, sygnaliści, maszyniści, motorzyści, palacze, nurkowie, radjotelegrafiści, elektrotechnicy itp. Zdolniejszych specjalistów wysyła się do szkoły podoficerskiej po ukończeniu której mogą pozostać w marynarce na stałe, jako podoficerowie zawodowi. Przez cały czas służby ochotnicy otrzymują żołd i dodatki według specjalnej tabeli, znacznie wyższej od tabeli dla poborowych.

Głównym warunkiem wstąpienia jest znajomość czytania, pisania i rachunków, w zakresie conajmniej dwuch klas szkoły powszechnej, posiadanie warunków fizycznych do służby w marynarce oraz pożądana znajomość rzemiosła.

Marynarka wojenna potrzebuje jaknajwięcej ochotników-fachowców, więc przedewszystkiem: ślusarzy, mechaników, monterów, szoferów, motorzystów i elektrotechników, następnie rybaków, flisaków i innych obeznanych z zawodami wodnemi, w końcu zaś kandydatów bez specjalnego zawodu, jak uczniów, praktykantów, pracowników umysłowych i handlowych, robotników i t. p.

Zaciąg ochotniczy zostaje zamknięty dn. 1 lipca r. b. do tego więc czasu każdy, chcący wstąpić, powinien złożyć pisemne podanie do swojej Pow. Komendy Uzupełnień (P. K. U.), która go poinformuje o dacie przeglądu lekarskiego, wyjaśni jakie dokumenty trzeba do podania dołączyć, wyznaczy mu dokładny termin wcielenia do marynarki (w październiku b. r.) oraz udzieli wszelkich innych informacyj.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Zmiana rozkładu komunikacji morskiej Gdynia—Hel. Od 15 czerwca ustanowiony został nowy rozkład jazdy wydzierżawionego przez Żeglugę Polska statku „Hell.

Odjazdy codziennie z Gdyni:
Od promu w basenie 11[10] 19[10]
Od pomostu spacerowego 11[30] 19[30]
odjazd z Helu 7 14

Prócz tego w niedzielę i święta:
odjazd z Gdyni: od promu 15[30],
od pomostu spacerowego 16-ta,
odjazd z Helu 17[30].

Uwaga: w drodze z Helu do Gdyni statek nie będzie zawijał do pomostu spacerowego i ładowanie wszystpasażerów będzie się odbywało w basenie wewnętrznym.

Przejazd na Hel trwa godzinę.

Wizyta angielskich łodzi podwodnych. 11 b. m. przybyły do Gdyni 4

angielskie łodzie podwodne typu H konwojowane przez statek-bazę „Alecto". Po złożeniu przez oficerów flotylli angielskiej oficjalnych wizyt w Warszawie nastąpił odjazd z Gdyni w dniu 15 czerwca.

Badanie urządzeń zagranicznych dla przeładunku węgla. W związku z potrzebą instalacyj dla przeładunku węgla w naszych portach wysłane zostały dwie komisje do portów zagranicznych dla zbadania najnowszych urządzeń mechanicznych stosowanych w tym celu.

Główna komisja, polska, w składzie: inż. Łęgowski i Bomas (Min. Przem. i Handlu), Włodek i Landgrod (Min. Komunikacji), oraz inż. Korzon, przedstawiciel firmy Robur, zwiedziła urządzenia przeładunkowe dla węgla w Rotterdamie, Cardiffie, Hullu, Hamburgu, Szczecinie, Kolonji i Duisburgu.

Druga komisja, Rady Portu w Gdańsku w składzie: inż. Nagórski i inż. Bruhns zwiedziła 14 portów angielskich, wyróżniających się intensywnym przeładunkiem węgla.

Nowe budynki portowe w Gdyni. W Gdyni rozpoczęto budowę dalszej części gmachu Urzędu Marynarki Handlowej, nie wzniesionej początkowo ze względów oszczędnościowych. Jednocześnie zwozi się cegłę i wapno pod budowę gmachu Kierownictwa Budowy Portu, który stanie w pobliżu baraku emigracyjnego, tuż przy morzu. Warto nadmienić, że pilot portu gdyńskiego, oraz kapitan i załoga holownika Ursus odczuwają bardzo dotkliwie brak mieszkań, częściowo dojeżdżając z dalszych stron, co nie można uważać za normalne przy wykonywaniu ich odpowiedzialnego zawodu. Należałoby zapewnić dla nich mieszkania w porcie jeszcze przed bieżącą zimą.

Jednocześnie zwozi się pod budowę kolonji rybackiej, na wyznaczone miejsce, cegłę zakupioną przez miasto. Polska Agencja Morska zamierza również budować jeszcze w roku bieżącym własny gmach biurowy na zakupionej już parceli. W tym gmachu podobno mieścić się też będzie biuro koncernu Robur, który, jak wiadomo ma uruchomić własne urządzenia przeładunkowe w Gdyni oraz eksploatować 4 większe statki.

Pogłębianie wjazdu portowego do Helu. Draga ssąca Passepartout firmy Hoigaard i Schulc, wydzierżawiona jest dla rządowych robót przy pogłębianiu wejścia do portu helskiego do 4,5 metra, a w przystani pasażerskiej do 3,5 metra. Rozpoczęte już prace zakończą się po dniach 10-ciu i wywołane są koniecznością dogodnego zawijania i przybijania parowców osobowych „Gdańsk" i „Gdynia".



Pasażerskie statki polskie zwolnione od niesłusznych podatków gdańskich. Prezydent Rady Portu w myśl wniosku Delegacji Polskiej zadecydował, że pobieranie podatku od ruchu (Verkehrssteuer) wynoszący 10 % i więcej od ceny biletów, jest niedopuszczalny względem statków polskich. Podatek ten jest dawnym podatkiem pruskim, dawno zniesionym w Niemczech, lecz odnowionym w Gdańsku z przekroczeniem kompetencyj na niekorzyść Rady Portu.

Czas przepustowy mostów gdańskich. Most Breitenbacha otwiera się na żądanie od 6 rano do 5 po południu natomiast od 5—6 po południu statki przepuszczane są tylko za specjalną podwyższoną opłatą. Zachodzą również wypadki otwierania mostów w nocy, przepisami jednak nie są przewidziane.

Na Motławie mosty we dnie są otwierane tylko w określonych godzinach za specjalną opłatą, mianowicie od 6—7 rano od 12—2 w południe i od 5—6 po południu.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. Ruch w porcie gdańskim w ubiegłym tygodniu pozostawał na poprzednio osiągniętej wysokości, zmniejszając się lekko w końcu tygodnia, co tłomaczy się okresem poświątecznym. — Zawinęło do portu w tygodniu morskich statków 127, w tej liczbie 92 parowce, 8 motorowców, 7 holowników, 5 lichtug morskich, 14 żaglowców z motorem, 1 żaglowiec. Wśród statków na wejściu były 63 próżne, 22 z żelastwem, 4 z rudą żelazną, 5 z pasażerami i drobnicą, 19 z drobnicą, 2 z pasażerami, 2 z pszenicą (1 z Montrealu), 1 z tytoniem 1 z ryżem, 1 z samochodami, 1 ze zbożem, 1 ze zbożem i drobnicą, 1 z drzewem, 1 ze spirytusem, 2 z próbnej jazdy, 1 z kamieniami. — Co do narodowości statków na wejściu było: polskich 9, gdańskich 6, duńskich 12, szwedzkich 30, niemieckich 44, angielskich 8, norweskich 9, francuskich 3, fińskich 3, łotewskich, holenderskich, estońskich po 1. — Na wyjściu było statków morskich 121, w tej liczbie próżnych 18, z węglem 52, z drzewem 17, z drobnicą 16, z pasażerami i pocztą 1, z pasażerami i drobnicą 3, z cementem 4, na jazdę próbną 2, z końmi i drobnicą z węglem i drobnicą, z drzewem i drobnicą, z cukrem, zbożem, grochem, ropą gazową — po 1.

Węgla przeładowano na statki w tygodniu 76 000 ton. We wwozie zmalał ogromnie przeładunek pszenicy, wzrósł natomiast przeładunek rudy — do 9 000 ton i żelastwa, importowanego na 22 mniejszych statkich i wyładowanego przeważnie na Holmie.

Wesołości marynarskie. „Danziger Zeitung" w jednym z wykazów swych ruchu statków w porcie gdańskim podała iż zawinęły do portu duński parowiec Brutal i żaglowiec Kanalia. Jak widać „fachowa" korekta żartów zecerskich nieco szwankuje w gdańskim organie.

Czytelnictwo na pokładzie statków amerykańskich.

W związku z tygodniem książki zorganizowanym u nas warto jest poznać organizację czytelnictwa w marynarce amerykańskiej. Dla uniknięcia zarzutów stronniczości oświetlenia podajemy opis czytelnictwa amerykańskiego dokładnie według francuskiego Revue Maritime.

Organizacja bibljotek jest instytucją już starą w marynarce wojennej Stanów Zjednoczonych. Można było znaleść bibljoteki już w poselstwie w Pekinie, na pokładzie stacjonerów amerykańskich w Konstantynopolu, na stacjach iskrowych Alaski. Archiwum departamentu marynarki zawiera w sobie duży tom z datą 1844 r., w którym wymieniony jest spis materjałów i przedmiotów potrzebnych do uzbrojenia statku na żeglugę jedno, dwu lub trzy letnią. Figuruje tam również bibljoteka. Miała ona zawierać przedewszystkiem dzieła fachowe dla oficerów, lecz nie było tam książek dla załogi.

O ile, przeciwnie, zbadamy bibljotekę przewidzianą dziś dla statku takiego jak „Saratoga", nowego statku macierzystego dla aeroplanów, który rozpoczął służbę w roku bieżącym, znajdziemy, iż będzie ona liczyć 800 tomów,



Ładowanie na Wiśle z kolei na statki rzeczne. Winniśmy mieć jaknajwięcej bocznic kolejowych nad drogami wodnemi.

wybranych starannie, ażeby zaspokoić jednocześnie potrzeby sztabu i załogi. Są tam dzieła z historji marynarki, z taktyki, ze strategji, z prawa międzynarodowego, dyplomacji, stosunków zagranicznych, maszyn, elektryczności, artylerji, nawigacji. Autorowie klasyczni są dobrze reprezentowani, w dobrych wydaniach. Załoga odświeży się przez czytanie książek o detektywach od Sherloka Holmes'a do Oppenheima. Wszyscy będą czytali romanse Konrada, Marryata, Melvilla, opowiadania morskie Connolly'ego i Mc Fee'ego. Humor reprezentowany będzie przez Irvina Cobba, P. G. Wodehousa, Elmera Davisa, E. J. Ratha i innych.

Jedna z trudności urządzenia bibljotek na pokładzie statków amerykańskich, jak zresztą wszędzie, jest jej pomieszczenie i zarządzenie nią. Na nowych statkach wszędzie wyznaczono dla niej specjalną kabinę. Na wielkich okrętach bibljoteką zarządza kapelan przy pomocy jednego z marynarzy. Na mniejszych statkach poruczona ona jest pieczy jednego z marynarzy, którym bywa zazwyczaj sanitarjusz lub marynarz pełniący jednocześnie inną służbę.

Statki wysyłane z poleceniem specjalnem zagranicę otrzymują osobliwe zbiory książek. Tak dywizjon niszczycieli i „Memphis" posłane do Europy zostały wyposażone w literaturę podróżniczą i historyczną o krajach, które te statki miały zwiedzić. Gdy „Niagara" wykonywała żeglugę krążowniczą na morzu Karaibskiem, jej bibljoteka zawierała szereg romansów o podróżnikach i odkrywcach hiszpańskich i o piratach, którzy grasowali na tych wodach.

Stacje i instytucje lądowe mają również bibljoteki. Tak samo arsenały, stacje ćwiczebne dla rekrutów, stacje lotnicze itd. Każda posiada książkę instrukcyj i okólników, czytelnię i pomieszczenie, gdzie marynarze mogą pisać. Największe stacje lądowe mają bibljoteki zawodowe, najmniejsze zaś stacje iskrowe, nie liczące ponad 5, 6 ludzi, mają bibljoteki latające, które wypożyczane są z najbliższego arsenału lub sąsiedniej stacji morskiej.

Najciekawszemi są wśród bibljotek marynarki amerykańskiej szpitalne bibljoteki. Liczą od 500—5000 tomów bardzo starannie dobranych. Służą one do jednoczesnego użytku chorych, sanitarjuszy, pielęgnarek, lekarzy i ich rodzin. Jedna z pielęgnarek jest też zazwyczaj bibljotekarką, wydziela ona część książek do bibljoteki ruchomej, jeżdżącej na kółkach pomiędzy łóżkami chorych. W tej bibljotece poczesne miejsce zajmują „magazyny" (zeszyty mniej lub więcej poważne) odgrywające tak wielką rolę w życiu umysłowem Amerykanów.

Od kilku lat marynarka amerykańska zaprowadziła indywidualne wypożyczanie oficerom dzieł szczególnie ważnych, lecz zbyt drogich dla nabycia przez nich lub dla dostarczenia ich na każdy statek lub stację morską.

Widać więc z jaką starannością amerykański departament marynarki czuwa nad kulturą umysłową powierzonego sobie personelu.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów

FRANCJA.

Nowy parowiec rybołówczy. Świeżo spuszczono na wodę w Ateliers i Chantiers de Bretagne statki rybołócze Temeraire, Alfred i Tenace, zamówione dla rybołóstwa nowofunlandzkiego względnie dla armatorów w Saint-Malo. Wymiary tych parowców: długość 65 metrów, szerokość 9,8 m, zagłębienie 4,9 m. Moc maszyn KM, wyporność 2014 ton, szybkość 10 węzłów. Prócz tego przerobiono na tejże stoczni 2 holowniki na parowce rybackie i zbudowano parowiec Malouin. Dotąd stocznia ta razem zbudowała 36 parowych statków rybackich.

Rouen i Dunkerka domagają się autonomji portowej. Drugi port Francji co do ruchu towarów, Rouen domaga się energicznie autonomji zarządu portem, którego wciąż jeszcze jest pozbawiony. Na zapytanie komitetu centralnego importerów węgla przewodniczący izby handlowej w Rouen p. Desmonts oświadczył iż port znajduje się obecnie w obliczu niebezpieczeństwa, silnego zmniejszenia ruchu. Jedynym środkiem przeciwko temu ma być uzyskanie dla Rouen autonomji portowej.

Jednocześnie Dunkerka zwróciła się do prezydenta Doumergua z prośbą o ogłoszenie Dunkerki za port autonomiczny. P. Doumergue odpowiedział iż „państwo pomoże dunkerszczanom, lecz w chwili obecnej trzeba ażeby oni pomogli państwu prowadzić politykę bezwzględnej oszczędności, która przybliży czas współpracy władz publicznych w wykonaniu przepisów prawnych".

Od Wydawnictwa.

Z przyczyn technicznych wkładka przy niniejszym numerze ukazać się nie mogła. Jednocześnie wyszedł i jest rozsyłany „Almanach Żeglarza Polskiego" 1927/28.

RYBACTWO MORSKIE.

Pierwsze kroki Spółdzielni „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich".

Po zatwierdzeniu statutu Spółdzielnia rozpoczęła swą działalność zakupując dla jednego z udziałowców kuter rybacki z silnikiem 8 KM. Nabyty statek, chociaż nie nowy, jest jednak w zupełnie dobrym stanie i może służyć jeszcze długie lata. Zapłacono za ten statek 4 500 zł.

W sobotę, 11 czerwca r. b. odbyło się w Gdyni poświęcenie tego kutra.

Pierwszy więc krok Spółdzielni skierowany został ku powiększeniu silnikowej flotylli rybackiej w Gdyni. Niech posłuży to za dobrą wróżbę dla tej flotylli i przyczyni się do dalszego jej wzrostu, co z sobą przynieść może dobrobyt polskiej ludności rybackiej i pożytek dla całego kraju.

Ku temu celowi ma być skierowana dalsza działalność nowostworzonej Spółdzielni. Zamierzony jest dalszy zakup statków motorowych przybrzeżnych, a niezależnie od tego mają być nabyte nawet większe statki na których rybacy mogliby odbywać dalsze podróże i korzystać z miejsc połowu, dotychczas dla nich niedostępnych.

Pozatem Spółdzielnia nawiązuje stosunki z wytwórniami i fabrykami i ma zamiar nabywania narzędzi i sprzętów rybackich z pierwszych rąk. Należy sądzić, że usunięcie zbędnych pośredników wyjdzie na korzyść rybaków, bo Spółdzielnia będzie mogła zaopatrywać ich w jaknajlepsze, a jednocześnie tanie narzędzia połowu i sprzęty.

Dotychczas przedmioty rybackie kupywano przeważnie w Gdańsku. Każdy z tamtejszych pośredników, pobierając wysokie ceny, zwalał winę za to na władze polskie, które jakoby nakładają wysokie cła na sprzęt rybacki. Było to zwykle kłamstwem, mającem podwójny cel: uniewinnić siebie za pobieranie nadmiernego zysku i wzbudzić niechęć do Polski, bo cło na sprzęty rybackie zwykle było nieznaczne i sprzęty te korzystały ze znacznych ulg. Obecnie cło ulgowe wynosi zaledwie 10 % opłat zwykłych.

Połowy w obwodzie helskim.

W miesiącu maju połowiono w obwodzie helskim 9 665 kg. flader, 130 kg. śledzi, 9 840 kg. pomuchli, 215 kg. okonia, 50 kg. płotek i 35 kg. mielnic.

Jastarnia i Bór poławiały wszystkiego w miesiącu maju trzy dni niewodami przybrzeżnemi na łososie. W drugiej połowie miesiąca mają zupełnie niewodami nie poławiano, ponieważ łosoś trzymał się 5—6 mil morskich od brzegu w kierunku NE od brzegu półwyspu helskiego.

Największa ilość połowów przypada na rybaków helskich, którzy posiadają kutry motorowo-żaglowe i mogą wyjeżdżać na dalekie połowy łososia pławnicami.

Z końcem maja z powodu małych połowów łososia rybacy na morze nie wyjeżdżali, jedynie „drobni" rybacy poławiali fladry ręcznemi cezami.

Od początku czerwca po dzień 8-go b. m. jedynie w dniu 4-go wyjeżdżali helanie na połów łososia. Połów był bardzo mały, w inne dnie przyspasabiają oni swe domki rybackie dla letników.

W Helu wybudowano w r. b. 20 nowych domów, dlatego też Hel będzie mógł o wiele więcej pomieścić letników w sezonie.

W dniu 8 b. m. schroniło się do portu helskiego 36 kutrów rybaków z Łeby (Niemcy) z powodu silnego wiatru z zachodu. Praca przy bagrowaniu portu helskiego została z powodu silnej burzy wstrzymana.

Dnia 6 b. m. ubył jeden kuter z portu helskiego do Gdyni, zakupiony przez Spółdzielnię Rybacką Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni za sumę zł 4 500.— zł.

Niemieckie projekty rozbudowy rybackich portów na Bałtyku.

Urzędowe projekty przewidują rozbudowę dla celów rybackich następujących portów:

Eckernförde. Znajduje się tu przeciętnie 200 większych i 50 i więcej mniejszych statków, oraz szereg statków z innych portów rybackich, wobec czego urządzenia obecne nie wystarczają. Przewidziana jest budowa osobnego portu ukrycia.

Stralsund. W związku z rozwojem „małej żeglugi pełnego morza" na Bałtyku stał się Stralsund punktem zbiorowym dla statków łowiących dookoła Rugji i Bornholmu. Planowane jest ulepszenie urządzeń portu rybackiego.

Saśnice. Obecnie rozwinęła się „mała żegluga pełnego morza" w obwodzie Rugji na płastugi i dorsze. Postój dla kutrów rybackich obliczony jest w Saśnicach na 20—30-u kutrów, tymczasem obecnie latem nieraz stoi w porcie jednocześnie przeszło 200 kutrów motorowych. Rozszerzenie portu jest uważane za nieodzowne. Na północnym brzegu Rugji rybacki port ukrycia Lohme jest zupełnie zapiaszczony, gmina nie w stanie jest go utrzymać, i tu przewidziane są roboty.

Port Kołobrzegu, do którego przypisanych jest 75 kutrów motorowych i 16 łodzi nie jest wystarczający dla rybactwa. W Dzierzłowie (Rügenwaldermünde) wytworzyły się niemożliwe stosunki dla rybactwa w braku portu rybackiego oraz pewnych miejsc postojowych. Niema możliwości wyciągania kutrów dla naprawy, ani kotwicowiska, ani wystarczającego sygnału mgłowego.

W porcie Słupska również jest zamało miejsc postojowych dla kutrów rybackich. W Łebie przewidują się skromniejsze roboty, w pierwszym rzędzie ma być polepszony dojazd, który jest w złym stanie.

Nowiny żeglarskie.

Zastosowanie ultra-dźwięków. Ucho ludzkie uchwycić może częstotliwość drgań wzdłużnych nie ponad kilka tysięcy razy na sekundę. Drgania o częstotliwości kilkadziesiąt tysięcy razy na sekundę są już nieuchwytne dla naszych zmysłów. Zjawiska te, pochwytywane tylko specjalnemi odbiornikami, otrzymały nazwę ultra-dźwięków, według analogji z promieniami ultra-fioletowemi o częstotliwości poprzecznych drgań, która czyni je nieuchwytnemi dla oka.

Ultra-dźwięki otrzymują coraz większe zastosowanie w służbie morskiej. Pierwotnie służyły one do określania odległości od dna (głębokości) przy pomocy t. zw. sondy echowej. Aparat nadający pod wodą ultra-dźwięki z jednej strony statku, z drugiej strony miał odpowiedni odbiornik i z czasu przebycia przez dźwięk drogi do dna i z powrotem określa się ze znaczną dokładnością odległość dna morza. Aparaty te mają już dziś szerokie zastosowanie, szczególnie przy pomierzaniu znaczniejszych głębokości. Obecnie system ultra-dźwięków stosowany jest również dla określenia kierunku wjazdu do portu, przyczem projektor ultra-dźwiękowy nadaje te „nad-dźwięki" w ściśle określonym kierunku, czem się znacznie różni od zwykłych dźwięków podwodnych. Pierwszy projektor ultra-dźwiękowy tego rodzaju, według systemu profesora Langevin zmontowany został w roku 1926 na końcu molo w Calais. Wybrano port ten dla tego, że bezkonkurencyjność tego sposobu określenia kierunku we mgle nigdzie lepiej nie może wystąpić, jak w tym porcie. Przy znacznej szybkości prądów w cieśninie oraz konieczności dla statków przewozowych zachowania znacznej szybkości we mgle, (ażeby przez działanie prądów nie zmienić nieobliczalnie swej pozycji) sposoby dźwięków podwodnych, radiogoniometrycznego określenia kierunku i elektrycznego kabla podwodnego okazały się mniej lub więcej zawodnemi. Dzwon podwodny nie daje określenia kierunku z wystarczającą dokładnością. Mierzenie radjowe dokładne wymaga minuty czasu, podczas której parowce przewozowe z Anglji przebiegają przeszło 500 metrów, a nawet statki, poruszające się z szybkością 12 mil, przebiegają w minucie 320 metrów. Tymczasem pozycje określać należy conajmniej co 200 metrów. Radiogoniometr więc nie może dać wystarczająco dokładnych danych w cieśninie. Wreszcie kable kierunkowe systemu Lotha musiałyby być bardzo liczne, gdyż statki w zwia-

zku z warunkami przypływu i prądu trzymają się każdorazowo innej drogi. Montaż zaś tak licznych kabli jest niezniszczalny.

Aparat nadawczy ultra-dźwiękowy natomiast pozwala odbiorcy określić szybkość, kierunek i odległość, co jest jednak możliwe tylko przy zastosowaniu wysokiej ilości drgań. Stąd konieczność zastosowania właśnie ultradźwięków a nie dźwięków.

Projektor ultra-dźwięków oparty jest na wykorzystaniu właściwości piezoelektrycznych kwarcu. Płytka kwarcu pod wpływem ściskania załadowuje się elektrycznie i odwrotnie pod wpływem prądu elektrycznego zmiennego kurczy się i się rozszerza, czyli drga. W płytce nadawczej systemu Langevin pierścienie kwarcowe objęte są stalowemi obręczami dla wzmocnienia siły ultradźwiękowej przez rezonans. Obręcz zewnętrzna jest w kontakcie z morzem, wewnętrzna zaś z przyrządami elektrycznemi.

Pierwsze doświadczenia urzędowe dokonano w czerwcu i w lipcu 1926 roku, przy czem się wykryło, że kierunek na latarnię ultra-dźwiękowa" określić można z dokładnością do 2° przy wćwiczeniu dokładność dochodzi do 1°. Odległość natomiast można określić z dokładnością do 50 metrów, a nawet przy stosowaniu oporów, umożliwiających automatyczne działanie chronografu, otrzymano odległości z dokładnością do 20 metrów na odległościach do 3 000 metrów. Władze francuskie przypuszczają, iż przez wprowadzenie stacyj ultra-dźwiękowych w cieśninie mgła już nie będzie przeszkadzać normalnej szybkości przewozowego ruchu do Anglji.

Jednocześnie wykryto, iż przy zmianie kierunku projektora ultra-dźwiękowego wykrywać można osobliwości plastyki dna, a nawet ławice ryb, wobec czego prawdopodobnie urządzenia ultra-dźwiękowe znajdą również zastosowanie w rybołóstwie pełnego morza.

Zaginięcie statku.

Kongelik Dansk Generalkonsulat w Gdańsku zawiadomił Naczelnika Urzędu dla spraw Rozbitków, że duński tjalk „Caloe" kapitan Hans Bruhn z Aabenraa zaginał w drugiej połowie miesiąca kwietnia, będąc w podróży z Sassnitz do Gdańska.

Tjalk ten jest starszym już kufem holenderskim z wbudowanym motorem. O ile części rozbitego statku, dające stwierdzić tożsamość statku, względnie zwłoki marynarzy statku tego zostały wyrzucone na brzeg morza odnośny Konsulat ma być o tem zawiadomiony.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

1 czerwca:
duń. par. Martin Goldschmidt 1 253 do Kopenhagi,
niem. par. Hilde 852 do Helsingforsu.
3 czerwca:
gd. licht. Danzig I. 588 i
gd. licht. Danzig II. 597 do Karrebäksminde,
gd. par. Oberpräsident Dellbrück 620 do Aabenraa,
pol. par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu.
5 czerwca:
szw. par. Hernodia 732 do Hernösandu.
8 czerwca:
niem. par. Robert Köppen 1 412 do Sztokholmu,
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 20 257 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

6 czerwca:
pol. licht. **Wacek** 382 i
pol. licht. **Edek** 352 do Kopenhagi.
8 czerwca:
niem. licht. D. W. 701 382 do Trelleborga,
pol. licht. **Stefek** 392 do Dollaroe.
10 czerwca:
pol. licht. **Benek** 369 do Sztokholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 148 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

3 czerwca:
szw. par. Forestock 698 do Malmö,
pol. licht. **Janek** 632 do Kopenhagi,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
duń. par. Vendia 627 do Karlshamnu,
szw. par. Nedjan 494 do Karlshamnu,
szw. par. Aströ 302 do Malmö,
niem. licht. Frida Peters 425 do Stege,
niem. licht. Hansa 310 do Stege.
łot. par. Krimulda 1 150 do Rygi,
niem. par. Uranus 127 do Veyle.
szw. par. Tanja 964 do Ystadu,
niem. par. Cereal 310 do Horsensu,
gd par. Baltikum 364 do Aarhus,
szw. par. Kamma 437 do Sztokholmu.
4 czerwca:
niem. par. August Cords 745 do Wyborga,
pol. par. **Warta** 1 698 do Bony,
szw. par Solfrid 270 do Rönnebyredd,
duń. par. Danhild 815 do Kopenhagi,
niem. mot. Anna 94 do Bandholmu,
szw. par. Lilli 841 do Sztokholmu,
szw. żagl. z m. Vandia 88 do Skillinge,
szw. ż. z mot. Ransetter 147 do Hven,
niem. par. Martha 366 do Pitea,
norw. par. Ara 757 do Malmö,
szw. par. Ido 189 do Halstaviku.
5 czerwca:
duń. par. Knut Villemoes 860
norw. par. Maisol 757 do Kopenhagi.
szw. par. Plato 451 do Stokholmu,
niem. par. Jotunheim 2 235 do Genui,
duń. ż. Danebrog 194 do Hernösandu,
pol. licht. **Jurek** 634 do Uddevalli.
7 czerwca:
szw. par. Elsie 826 do Göteborga,
szw. par. Excelsior 841 do Göteborga,
szw. żagl. Anna 50 do Aarhus.
8 czerwca:
łot. par. Balva 1 345 do Rygi,
szw. par. Gusten 353 do Veyle,
szw. par. Indus 357 do Kristinehamnu,
niem. par. Selma 801 do Helsingforsu,
szw. żagl. z mot. Pepita 97 do Grenaa,
szw. par. Juno 620 do Aabenraa,
niem. par. Marianne 472 do Aalborga,
niem. par. Altheidelberg 671 do Norrköpingu.
9 czerwca:
norw. par. Lysland 727 do Göteborga,
szw. par. Cecil 776 do Sztokholmu,
niem. par. Ester 254 do Malmö,
szw. par. Nordöst 628 do Warbergu,
norw. par. Fagerbro 572 na jezioro Wenern.
szw.par. Aegir 753 do Halmstadu,
szw. par. Jon Lundwall 1 310 do Sztokholmu,
szw. par. Ymer 602 do Ystadu,
szw. par. Vira 252 do Kalmaru.
10 czerwca:
szw. par. Pan 526 do Ahues,
szw. par. Mercia 691 do Aalborga,
fr. par. Martine 1 717 do St. Germain.
11 czerwca:
szw. par. Billerup 118 do Malmö,
niem. par. Ophelia 1 146 do Rygi,
szw. żagl. z mot. Elin 69 do Hernösandu,
niem. par. Tip 765 do Hoganaes,
duń. par. Norden 211 do Ursviken,
szw. żagl. Capella 61 do Rönne,
duń. par. Vendia 677 do Stege.
szw. żagl. z mot. Natalia 130 do Sztokholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 86 400 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

3 czerwca:
duń. par. Jägersborg 727 do Londynu,
duń. par. Marianne 712 do Londynu,
duń. par. Lise 718 do Tynedocku,
niem. par. Bille 344 do Delfzylu,
4 czerwca:
duń. par. Estland 724 do Kardyfu,
duń. par. Rigmor 535 do Londynu,
gd. par. Etzel 593 do Antwerpji,
duń. par. Fulton 450 do Ramsgate,
norw. par. Bergvold 339 do Newcastle,
norw. par. Ole Aavold 484 do Gefle.
7 czerwca:
norw. par. Botne 570 do Newcastle.
8 czerwca:
niem. par. Siegmund 1 084 do Rouen,
norw. par. Snarö 762 do Manchesteru.
9 czerwca:
duń. par. Frankrig 778 do Hull,
szw. par. Fortunatus 777 do Bonessu,
gd. par. Hammonia 658 do Antwerpji,
norw. par. Spero 413 do Londynu.
norw. par. Eikland 765 do Prestonu.
10 czerwca:
niem. par. Donar 435 do Hull,
niem. par. Elfr. Charlotte Becker 378 do Goole,
niem. p. W. C. Frohne 189 do Horsensu,
duń. par. Nordhild 557 do Hull.

gd. par. D. Siedler 256 do Zeebrügge.
duń. par. Sophie 524 do Grimsby.
niem. par. Johanna 1100 do Antwerpji.
11 czerwca:
duń. par. Polly 463 do Londynu,
niem. par. Finnland 246 do Gandawy,
niem. par. Friesland 441 do Shurehamu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 68 900 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

8 czerwca:
szw. mot. Alca 290 do Landskrony.
11 czerwca:
szw. mot. Fringilla 226 do Landskrony.
Statki powyższe wywiozły łącznie 900 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

7 czerwca:
fsk. mot. Margareta 260 do Ekenäs (ropa gazowa).

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

3 czerwca:
duń. par. Tularis 1 520 z Melilli.
5 czerwca:
norw. par. Fritjoff Eige 2 514 z Lulea.
7 czerwca:
pol. licht. Bronek 373 i
pol. licht. Bartek 373 z Köpingu.
11 czerwca:
szw. par. Robur 577 z Vesteras.
Statki powyższe przywiozły łącznie 12 300 ton rudy żelaznej.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

4 czerwca:
gd. par. Echo 555 z Londynu,
niem. par. Anni Ahrens 554 z Londynu,
niem. żagl. z mot. Emanuel 174 z Sztokholmu.
5 czerwca:
szw. żagl. z mot. Klipton 69 z Goole,
duń. żagl. z mot. Maagen 97 z Fredrikshavnu.
6 czerwca:
duń. żagl. z mot. Jens 121 z Kopenhagi,
norw. żagl. z mot. Notre Damedes Dunes 91 z Kopenhagi,
niem. par. Elisabeth 147 z Kopenhagi,
norw. par. Oxö 107 z Oslo,
niem. żagl. z mot. Eros 81 z Aalborga.
7 czerwca:
szw. żagl. z mot. Elisabeth 129 z Sztokholmu,
niem. żagl. z mot. Alma 84 z Malmö,
szw. żagl. z mot. Ingeborg 121 z Göteborga.
8 czerwca:
szw. mot. Betty 62 z Malmö,
niem. par. Masuren 299 z Dowru,
pol. par. Poznań 1 121 z Gandawy.
9 czerwca:
szw. mot. Elin 69 z Landskrony,
niem. par. Anneliese 419 z Londynu,
niem. par. Cewea 260 z Lizbony,
szw. żagl. z mot. Vega 45 z Horsensu,
est. żagl. z mot. Fünf Schwestern 253 z Oslo,
ang. par. Obsidian 404 z Londynu.
10 czerwca:
norw. mot. Johsa 320 z Portsmouth,
łot. par. Alice 142 z Halmstadu,
niem. żagl. z mot. Minna Katharina 16 z Malmö.
Statki powyższe przywiozły łącznie 13 200 ton żelaza i żelastwa.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie maja.

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 67 252, sól 110 parafina 120, cement 2 428, oleje 2 173, soda 143, rury żel. 130.
Prod. roślinne: jęczmień 265 ow. strączkowe 165, cukier sur. 631, rafinada 99, pasza dla bydła 39, otręby 112, drzewo 29 699, koniczyna 6, smoła drzewna 112, melasa 220.
Prod. zwierzęce: świeże mięso 238 jaja 269, bydło żywe 10, skóry 26.
WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 7 620, tomasówka 5 870, kamienie 1 105, siarka 15, saletra chilijska 370, ruda żelazna 12 450, żeliwo 22, żelazo 378, żelazo i stal (stare) 11 518, maszyny 86.
Prod. roślinne: pszenica 16 736, żyto 3 479, owies 1 132, kukurydza 110, ryż 947, żywica i kalafonja 83, oleje 496, garbnik kwebracho 106, bawełna 33, lniane siemię 400.
Prod. zwierzęce: smalec 58, tłuszcze 91, skóry sol. 162, wełna sur. 29, wełna 7.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
22. 6.	z Le Havre	do Le Havre	24. 6.	S. S. Pologne	Cie Generale
6. 7.	" "	" "	8. 7.	De la Salle	Transatlantique

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
17. 7.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	23. 7.	Estonia	Baltic America Line
26. 6.	" "	" "	2. 7.	Lituania	"
20. 6.	" Londynu	" Londynu	20. 6.	Edmee	Un. Baltic Corp.
21. 6.	" "	" "	21. 6.	Baltonia	"
24. 6.	" Lipawy	" Londynu	24. 6.	"	"
21. 6.	" Londynu	" Londynu	24. 6.	Tasso	Ellerman i Wilson
21. 6.	" Hull	" Hull	24. 6.	Kovno	"

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.